(upto December, 1994) are annexed at Statement. (See below) Delhi airport was the most profitable and its income per day was Rs. 33.08 lakhs and profit before tax per day was Rs. 16.27 lakhs during 1993-94.

Statement

Annual Revenue and profit figures for five International Airports

(Rupees in Lakhs)

Airport	Year	Landing & Parking	Visitors Fee	Rent & Service	Other Non Traffic Revenue	Cargo Revenue	Profit Before Tax
Bombay	1992-93	7645.29	8.48	1008.98	1787.13	1295.43	4712.69
	1993-94	8431.28	6.82	2345.48	720.30	1223.17	4316.54
	*1994-95	7549.53	18.71	2374.88	617.68	1536.73	7392.43
Calcutta	1992-93	1068.49	62.84	149.71	208.56	270.01	289.17
	1993-94	1209.93	62.59	271.64	102.50	434.07	302.68
	*1994-95	1034.02	62.60	273.43	276.27	348.83	494.43
Delhi	1992-93	5364.44	70.70	682.22	941.64	1973.44	3235.74
	1993-94	6697.59	104.89	1555.03	707.55	3008.92	5938.05
	*1994-95	5969.10	85.90	2067.84	681.91	2083.00	4846.83
Madras	1992-93	1279.27	88.70	194.25	242.68	557.43	308.30
	1993-94	1612.11	92.12	390.55	121.01	966.68	905.35
	*1994-95	1536.07	78.62	393.34	41.45	865.58	1335.61
Trivandrum	1992-93	478.76	44.28	31.28	62.24	68.62	—79.93
	1993-94	554.99	47.68	85.42	24.69	37.04	—230.44
	*1994-95	425.13	52.05	86.28	19.13	..	106.66

*the year 1994-95, the Revenue figures are upto December, before Tax is provisional.

इंडियन एयरलाइंस को हुआ घाटा

7707. **श्री संघ प्रिय गौतम** : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंडियन एयरलाइंस घाटे में चल रही है ;

(ख) यदि हां, तो इस घाटे की किस प्रकार पूर्ति की जा रही है ;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान इंडियन एयरलाइंस को वर्षवार और क्षेत्रवार कुल कितना घाटा हुआ है ;

(घ) इन घाटों को पूरा करने के लिए कौन सी एजेंसी इंडियन एयरलाइंस को धन प्रदान कर रही है ; और

(ङ) इंडियन एयरलाइंस अपने भारी घाटों को ध्यान में रखते हुए वर्ष

1995–96 के दौरान और उसके पश्चात विमानों की खरीद के लिए धन की व्यवस्था किस प्रकार करेगी ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) : (क) और (ख) इंडियन एयरलाइंस नकद लाभ तो कमाती रही है परन्तु यह लाभ मूल्य ह्रास और ब्याज के बोझ को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है जिसके परिणामत: शुद्ध हानि ही हो रही है ।

(ग) अपेक्षित सूचना संलग्न विवरण में **दी गई है (नीचे देखिए)**

(घ) उपर्युक्त (क) और (ख) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता ।

(ङ) इस समय अतिरिक्त विमानों को प्राप्त करने की इंडियन एयरलाइंस की कोई योजना नहीं है ।

विवरण

क्र0 सं0	सैक्टर	हानि लाख रुपए में
	वर्ष 1992–93 के लिए हानियां	
1.	दिल्ली–ग्वालियर–भोपाल–इंदौर–बम्बई	264.37
2.	दिल्ली–आगरा–खजुराहो–वाराणसी	147.96
3.	दिल्ली–जयपुर–जोधपुर–औरंगाबाद–बम्बई	123.53
4.	दिल्ली–जयपुर–जोधपुर–उदरपुर–बम्बई	120.84
5.	कलकत्ता–सिल्चर–इंफाल	89.93
6.	मद्रास–त्रिची–मदुरै–बंगलौर	88.81
7.	कलकत्ता–गुवाहाटी	88.25
8.	मद्रास–बंगलौर–कालीकट	85.20
9.	बम्बई–अहमदाबाद–इंदौर–भोपाल–कलकत्ता	83.62
10.	कलकत्ता–तेजपुर–जोरहाट–गुवाहाट–कलकत्ता	74.68
11.	दिल्ली–लखनऊ–पटना–कलकत्ता	73.35
12.	कलकत्ता–इंफाल–दिमापुर–कलकत्ता	59.79
13.	बम्बई–औरंगाबाद–उदयपुर	59.17
14.	कलकत्ता–गुवाहाटी–सिल्चर	46.15
15.	कलकत्ता–गुवाहाटी–तेजपुर–जोरहाट–गुवाहाटी–कलकत्ता	42.01
16.	दिल्ली–चंडीगढ–लेह	41.00
17.	मद्रास–बंगलोर–मंगलौर	40.35
18.	बम्बई–रायपुर–भुवनेश्वर–कलकत्ता	36.18
19.	दिल्ली–जयपुर–उदयपुर	35.96
20.	मद्रास–त्रिची–मदुरई–मद्रास	34.63
21.	बम्बई–औरंगाबाद	27.72
22.	जम्मू–लेह	24.54
23.	बम्बई–अहमदाबाद	22.44
24.	श्रीनगर–लेह	18.69
25.	बम्बई–भुवनेश्वर	14.07
26.	कलकत्ता–पोर्टब्लेयर–कोलम्बो	12.88
27.	बम्बई–औरंगाबाद	11.07
28.	बंगलोर–कोचीन	10.48
29.	दिल्ली–आगरा–खजुराहो–वाराणसी	10.02

क्र० सं०	सैक्टर	हानि लाख रु० में
30.	दिल्ली–लखनऊ	9.71
31.	दिल्ली–कानपुर-गोरखपुर	8.46
32.	मद्रास- बंगलौर- गोवा	7.80
33	दिल्ली- जम्मू	5.41
34.	दिल्ली- कानपुर-इलाहाबाद	4.49
35.	हैदराबाद- पुट्टापार्था-बंगलौर	4.42
36.	बम्बई- भुज	4.12
37.	कलकत्ता- अगरतला	2.87
38.	कलकत्ता- हैदराबाद	1.53
39.	आगरा- खजुराहो-वाराणसी	1.40
40.	बम्बई- औरंगाबाद	1.23
41.	कलकत्ता- गुवाहाटी	1.16

अंतर्राष्ट्रीय सेवाएं

1.	त्रिची- कोलम्बो	5.65
2.	काठमांडु- वाराणसी	5.05

वर्ष 1993-94 के लिए हानियां

1.	बंगलौर- कालीकट	68.29
2.	बम्बई- बंगलौर	50.00
3.	बम्बई- भावनगर	1.01
4.	बम्बई- कलकत्ता	12.67
5.	बम्बई- गोवा	39.36
6.	बम्बई–मद्रास	217.68
7.	बम्बई–मद्रास	6.19
8	बम्बई–नागपुर	2.02
9.	बम्बई- इंदौर- भोपाल	4.80
10.	कलकत्ता–गुवाहाटी	1.81
11.	कलकत्ता–गुवाहाटी–डिब्रूगढ़–	5.07
12.	कलकत्ता–गुवाहाटी–दिमापुर	24.05
13.	कोयम्बतूर–बम्बई	77.05
14.	दिल्ली–अमृतसर–श्रीनगर	19.85
15.	दिल्ली–बागडोगरा	19.71
16.	दिल्ली–लेह–चंडीगढ	11.06
17.	दिल्ली–बड़ोदरा	0.03
18.	दिल्ली–आगरा–खुजराहो–वाराणसी	80.57
19.	दिल्ली–आगरा–खुजराहो–वाराणसी	19.55
20.	दिल्ली–ग्वालियर–भोपाल–इंदौर–बम्बई	25.12
21.	दिल्ली–जोधपुर-उदयपुर–दिल्ली	12.56
22.	दिल्ली–जयपुर–उदयपुर–अहमदाबाद–बम्बई	286.30
23.	गुवाहाटी–अगरतला	3.13
24.	हैदराबाद–वीजाग	57.57
25.	जयपुर–बम्बई	31.85
26.	मद्रास–कालीकट	116.50
27.	श्रीनगर–लेह	5.66
28.	दिल्ली–शारजाह–कुवेत	70.23

अप्रैल 1994 से दिसम्बर 1994 तक की अवधि के लिए हानियां

1.	कलकत्ता–गुवाहाटी	214.04
2.	बंगलौर–कालीकट	193.94
3.	मद्रास–कालीकट जुलाई, 1994 तक	139.29
4.	मद्रास–बंगलौर-कालीकट–मद्रास	126.82
5.	बम्बई–गोवा	106.56
6.	कलकत्ता–गुवाहाटी–सिल्चर	91.25
7.	मद्रास–बम्बई	87.09
8.	बम्बई–मद्रास	78.13
9.	मद्रास–बम्बई	74.13
10.	कलकत्ता–तेजपुर–जोरहाट–कलकत्ता	53.84

क्र० सं०		हानि रु० लाख में
11.	कलकत्ता–रांची–पटना–कलकत्ता	48.98
12.	कलकत्ता–गुवाहाटी	45.19
13.	कलकत्ता–दिल्ली	43.81
14.	दिल्ली–आगरा–खजुराहो–वाराणसी	42.52
15.	कलकत्ता–गुवाहाटी–डिब्रूगढ़	36.14
16.	कलकत्ता–सिल्चर–इंफाल	29.27
17.	कलकत्ता–सिल्चर–इंफाल	28.55
18.	कलकत्ता–गुवाहाटी–दिमापुर	27.97
19.	बम्बई–अहमदाबाद भुज–राजकोट–बम्बई	21.52
20.	गुवाहाटी–अगरतला	20.39
21.	कलकत्ता–सिल्चर	19.02
22.	मद्रास–बंगलौर–मंगलौर	15.66
23.	दिल्ली–भोपाल–इंदौर–दिल्ली	7.18
24.	श्रीनगर–लेह	7.00
25.	मद्रास–त्रिची–मदुराई–मद्रास	4.35
26.	दिल्ली–लेह	3.78
27.	चंडीगढ़–लेह	2.61
28.	बम्बई–कोचीन	2.10
29.	बम्बई–नागपुर	0.91
30.	सिल्चर–गुवाहाटी	0.46
31.	हैदराबाद–वीजाग	0.15
32.	दिल्ली–लखनऊ	0.12
33.	दिल्ली–लखनऊ–पटना–कलकत्ता	0.09

अंतर्राष्ट्रीय सैक्टर

1.	कलकत्ता–चिट्टागांग	32.24
2.	कलकत्ता–ढाका	29.48
3.	बम्बई–अहमदाबाद शारजाह (डी ई सी)	27.97
4.	काठमांडु–वाराणसी	5.53

Increase in charter flights to India

7708. SHRI KANAKSINH MOHANSINH MANGROLA: Will the Minister of CIVIL AVIATION AND TOURISM be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the number of charter flights to India has increased appreciably this year and if so, what are the details in this regard; and

(b) whether Government's attention has been drawn to the news item is Captioned "who says October was 'Bad' carried in the April, 1995 issue of "Top Tourism Bulletin", stating that more tourists visited India on charter flights during September and October, 1994 than during the corresponding period in the previous year, and if so, what are the facts theroef?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION AND TOURISM (SHRI GHULAM NABI AZAD): (a) Yes, Sir. During the year 1993, 625 tourist charter flights came to India whereas in the year 1994 a total of 982 touirst charter flights arrived in India.

(b) Yes, Sir. During September and October 1994, 8778 tourists visited India by charter flights as against 7750 tourists during the corresponding period in the previous year i.e. 1993.

Enquiry into the death of passenger at Indira Gandhi Airport

7709. SHRI V. HANUMANTHA RAO: Will the Minister of CIVIL AVIATION AND TOURISM be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a woman passenger died at Indira Gandhi Airport on 5th February, 1995 due to lack of timely meddical assistance;

(b) if so, whether any enquiry has been conducted; and